



SFJ00219730120001 MT THORSHOLM. Bilde fra Thor Dahl arkivet-

1973 MT THORHOLM(4)(SFJ002197301)

Type:	Motorskip, tanker motor ship, tanker.	IMO no:	7231309
Flagg (flag):	NOR	Reg.havn:	Sandefjord
Byggeår (year built):	1973/02	Bygg nr.:	929
Bygger (yard):	Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Chiba, Japan		
Eier (owner):	Thor Dahl Hvalfangerselskap A/S, A/S Odd og Aktieselskabet "Ørnen", Sandefjord		
Disponent (manager):	A/S Thor Dahl, Sandefjord		
Klasse (Class):	Lloyds Register +100A1, +LMS		
Tonnasje (Tonnage):	279.810 tdw, 129.680 brt, 106.644 nrt		

Dimensjoner (size):	Loa: 1.080'(342,9m) - B: 170'(51,87m) - D: 91' - Dypg.: 71'5 ¼"(21,773)m
Lasthåndtering (cargo handling.)	18 x lastoljetanker (6C, 6 SB, 6 BB), kapasitet ca.342.050 m ³ 4 x lossepumper, tot.16.000 m ³ /h 1 x ballastpumpe kap.: 1 x nøytralgassanlegg
Diverse:	1 x livbåt, overbygget type Harding (første i bruk på norske skip)

Navigasjonsutstyr:

Manøversystemer
(syst. for manouvering)

Dekksmaskineri
(deck machinery):

Kommunikasjon (comm.):

Kallesignal (Call sign.): LJKX

Fremdrift (propulsion): 1 x dieselmotor, Mitsui-B&W type DE9K 98FF, 2-takt/enkeltv., 31,500 BHK v/100 o.min (CSO)/34.200 BHK v/103 o.min (MCR), (on HFO)

Fart/forbr. (speed/cons.): 15,0 knop/120 Mt/døgn

Hjelpemaskineri (aux):

Tot. el. kraft (el. power):

Kjele(r) (boiler): 2 x hjelpekjeler ()
1 x eksoskjel (exh.gas economiser)

Bemanning (crew): pers,

Historikk:

1970 Kontrakten underskrives 09/11-1970 mellom Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd, og Thor Dahl Hvalfangerselskap A/S, A/S Odd og Aktieselskabet "Ørnen", Sandefjord.

1972 Påbegynt 18/05-1972. Tilstede var skipsfører Arne Hilbert Sørensen, maskinsjef Georg Aavik og overstyrmann Anders Lauritz Hasle. Flyter for første gang 01/08-1972, som første byggetrinn. 24/08-1972 forhålt til bygge dokk nr. 2.

25/08 blir skroget igjen delt for å settes sammen i riktig posisjon. Montering av tank seksjonene tar til.

1973 Bygget som motortanker **THORSHOLM**(4) ved Mitsui Ship Building & Engineering., Chiba, Japan for Thor Dahl Hvalfangerselskap (A/S Thor Dahl), Sandefjord. Prøvetur 28-29/01-1973. Resultatene etter prøvetur viste 15,199 knop v/106,3 o.min, og et forbruk 139,8 g/IHK/time (37.410 IHK) ved bruk av olje på egenvekt 0,829. Dypgående var på 70' 11 5/8» forut og 71' 10 1/2» akter. Ferdigstilt, navngitt og overlevert 15/02-1973. Gudmor var fru Cecil Christensen. Overtagelse av skip på rederiets vegne var Teknisk sjef Bjørn Svenning. Total kostpris var Yen 11.776.637.364. Prøveturen viser en fart på 15,199 knop v/106,3 o.min med en kraft på 37.990 IHK/34.760 BHK og en.

THORSHOLM var det første norske fartøy som kunne ta i bruk den nye typen overbygd livbåt fra Harding som standard, etter at Sjøfartsdirektoratet godkjente den overbygde livbåten. Jomfruturen gikk til Mena Al Ahmadi for å ta inn en last råolje for Lyme Bay (lektring) og Rotterdam.

1986 Solgt til Dart Sh.Inc., i Monrovia, Liberia. Omdøpt til **PATRIA**, registrert i Monrovia.

1990 Solgt tilbake til K/S Thorsholm (A/S Thor Dahl), Sandefjord og fikk tilbake sitt gamle navn **THORSHOLM**. På ny hjemmehavn Sandefjord og registrert i NIS.

1994 I april solgt til huggere i Bangladesh. Ankom Chittagong 16/4-1994

History in english:

1970 The contract was signed 9/11-1970 between the builder Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd, and owner Thor Dahl Hvalfangerselskap A/S, A/S Odd og Aktieselskabet "Ørnen", Sandefjord.

1972 Keel laid and building official started on 18/05-1972. As representatives from the company was captain Arne Hilbert Sørensen, C. Eng. Georg Aavik and Ch. Off. Anders Lauritz Hasle. Floating for her first time on 01/08-1972, as the first step of building. On 24/08-1972 floated over to building site no. 2. On 25/08 the hull is parted again and lined up for connecting the tank sections.

1973 Built as motor tanker **THORSHOLM**(4) by Mitsui Ship Building & Engineering., Chiba, Japan for Thor Dahl Hvalfangerselskap (A/S Thor Dahl), Sandefjord.

Sea Trial on two days, on 28-29/01-1973. The results was speed of 15,199 knop at 106,3 rpm, and a consumption of 139,8 grms/IHK/hr (tot. 37.410 IHK) by using oil of specific gravity of 0,829/15 degr.

Completed, name given and delivered on 15/02-1973.

Godmother was Mrs Cecil Christensen.

Total price paid was Yen 11.776.637.364.

THORSHOLM was the first Norwegian vessel to be equipped with the new Harding type life boat, approved by the Norwegian Maritime Directorate.

On her maiden voyage she went to Mena Al Ahmadi for a cargo of crude oil, bound for Lyme Bay (lightering)and Rotterdam.

1986 Sold to Dart Sh.Inc., i Monrovia, Liberia. Renamed **PATRIA**, registered in Monrovia, Liberia.

1990 Sold back to K/S Thorsholm (A/S Thor Dahl), Sandefjord and again named **THORSHOLM**. And again registered in Sandefjord and NIS.

1994 In april sold to demolition in Bangladesh. Arrived Chittagong 16/04-1994

Kilde: Narve Sørensen/Thor-Glimt. Senere oppdatering v/Ragnar Andersen.

Samlet og bearbeidet av Ragnar Iversen

Sist oppdatert: 20/01-2011 (RI)

Fra bladet «Thor-Glimt»

Overbygde livbåter til byggenr. 929 og 957



Ifølge en melding i «Norges Handels-og Sjøfartstidende» 22. mars, har Sjøfartsdirektoratet i prinsippet godkjent bruken av overbygde livbåter i handelsflåten.

Dermed har Sjøfartsdirektoratet tatt et skritt som vil bli møtt med stor tilfredshet både blant rederiene og sjømannsorganisasjonene

Våre to byggenr. 929 og 957 ved Mitsui vil begge få lukkede livbåter. Disse anser vi for å være den fornuftigste løsning på livbåtproblemet gjennom den beskyttelse de gir de ombordværende både mot kulde, varme og væte.

Bortsett fra en prøvelivbåt, er byggenr. 929 det første norske skip som får denne nye type livbåter som standard utstyr. Besetningen må i god tid før prøveturen trenes opp til denne spesielle type og foreta livbåtmanøver.

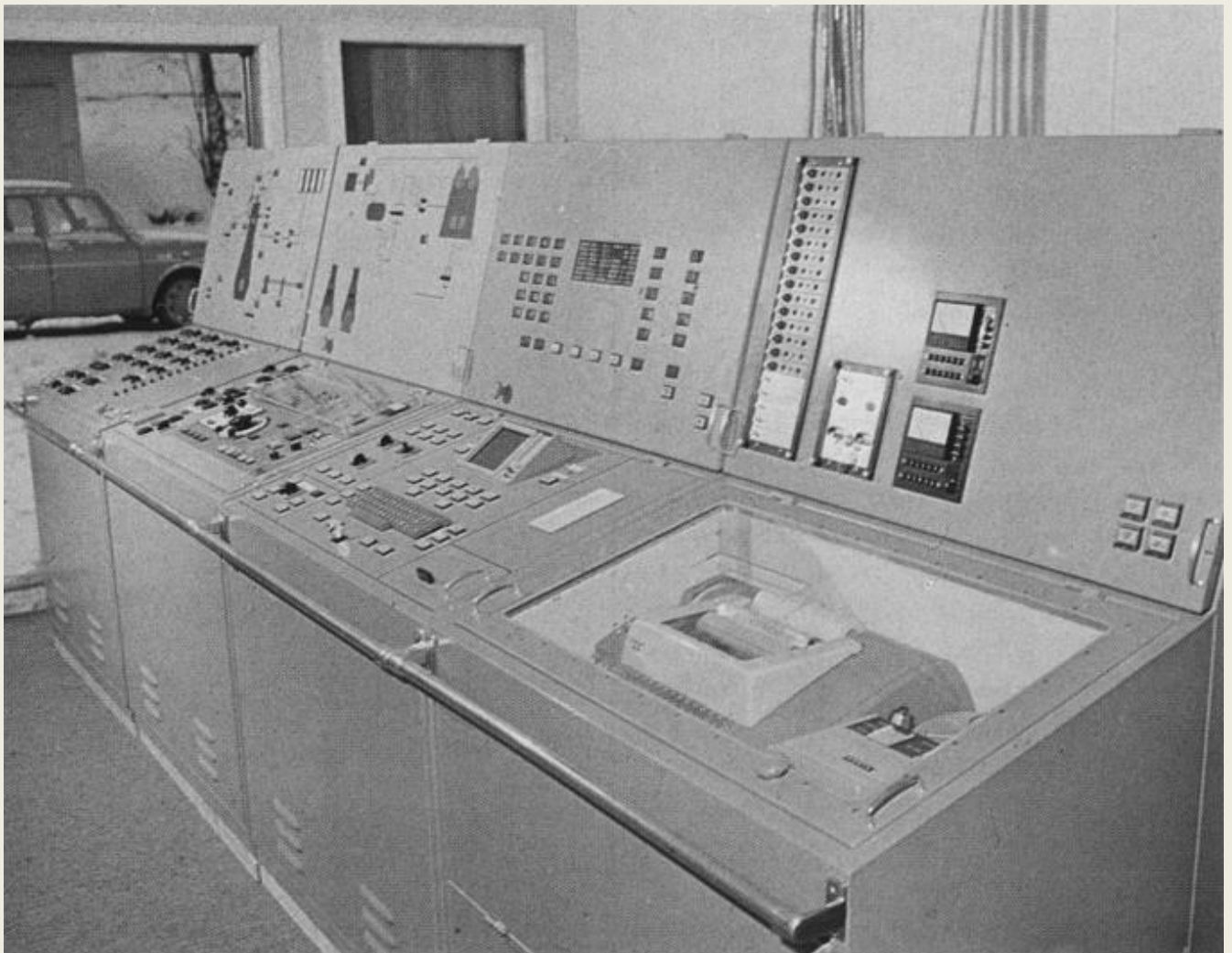
DATASTYRING PÅ DE TO NYE TANKBÅTENE FRA JAPAN, byggenr. 929 (THORSHOLM) og 957 (THORSAGA)

A/S Thor Dahl vil på disse to skipene ta skrittet inn i dataalderen fullt ut. For disse to er det i tillegg til Norcontrols nu så kjente Databridge, også bestilt datamaskinstyrt maskinrom ved navn Datachief. Datachief baseres på en regnemaskin (lik den for Databridge) plasert i kontrollrommet. Denne maskinen tar seg da av følgende systemer:

EO — funksjonen — »Ddatasafe»
Brokontroll — »Datadiesel»
Elektrisitetsforsyningen — »Data Power»
Tilstandskontroll — »Datatrend».

Hele kontrollpulten iberegnet brostyringen vil leveres av Norcontrol. For tiden er pulten under utprøving i Horten før den sendes til Japan for installasjon.

Bruken av regnemaskin muliggjør sentralisert og simultan avlesning av alle verdier i prosessen. Antall alarm- og indikatorlamper er begrenset til et minimum. Alarmer og tilstander forøvrig kan avleses på en sentral dataskjerm, I tillegg vil de fåes utskrevet på skrivemaskin plasert i pulten. I pulten er det forøvrig plassert enda en dataskjerm. Her vil man under indikering få opp trykkdiagram samt variasjonen av brennoljetrykket.



SFJ00219730180001 DATA CHIEF (1). Kontrollpulten under utprøving ved Norcontrol i Horten

Indikeringen vil foregå via regnemaskinen. Mannen som skal foreta indikeringen plaserer en trykkføler på indikatorkranen og en på brennstoffledningen. Via telefon står han i forbindelse med mannen i kontrollrommet som trykker på diverse knapper, og

dermed vil kurvene stå på skjermen med utregnet middel-trykk, ydelse og karakteristiske punkter. Om ønskes, kan nu disse fotograferes.

Regnemaskinen muliggjør også selvkontroll og instrumentkontroll. Dette vil si at den til stadighet kontrollerer seg selv, og at følerne i den ytre prosess er korrekte. Skulle den finne feil, blir det straks varslet om disse.

Skulle regnemaskinen klikke, er maskinrommet utstyrt med et »back—up» system som muliggjør drift med en mann på vakt i maskinrommet. Det er også anordnet slik at brokontrollen kan opereres utenom regnemaskinen.

»Datasafe».

Som tidligere nevnt vil regnemaskinen også ta seg av E0-funksjonen. Det er her meget vesentlig at maskinen er i stand til å kontrollere måleinstrumentene. Videre har man muligheter for midlertidig å endre grenseverdier hvis man så ønsker. Regnemaskinen vil ellers foreta start og stopp av pumper og annet utstyr etter behov.

»Data power».

Regnemaskinen starter hjelpemotorer, faser inn og lastfordeler automatisk under følgende betingelser:

- a) Overbelastning på igangværende generator(er)
- b) Lav spenning.
- c) Shut-down på igangværende generator
- d) Det er ikke tilstrekkelig kraft til å starte en stor forbruker.

Det siste punktet viser følgende: —Regnemaskinen har via andre følere fått beskjed om at en stor motor nu må startes. Den undersøker først da om det er tilstrekkelig effekt på nettet. Om ikke, vil den da foreta oppstarting og innkobling av en hjelpemotor til. Denne vil da gå en viss tid. Dersom det i denne tiden ikke har vært mer behov for den ekstra kraften, vil den bli stoppet av regnemaskinen.

»Datatrend».

Regnemaskinen vil også på kommando foreta tilstandskontroll av maskineriet. Spesielt vil den kontrollere hovedmotorens varmebelastning. Forøvrig vil den ta inn simultane verdier fra komponentene rundt hovedmotoren, kombinere disse og gi uttrykk for deres tilstand. Videre kan den da prediktere tilstanden i en nærmere spesifisert fremtid. Endel andre finesser kan også utføres, men det vil føre for langt å ta dette med her.

Vi vil bare nevne at det er meget enkelt for operatøren å få til en mann/maskin kommunikasjon som kan ta vare på alle disse finessene

MT THORSHOLM, besetning ca 1975

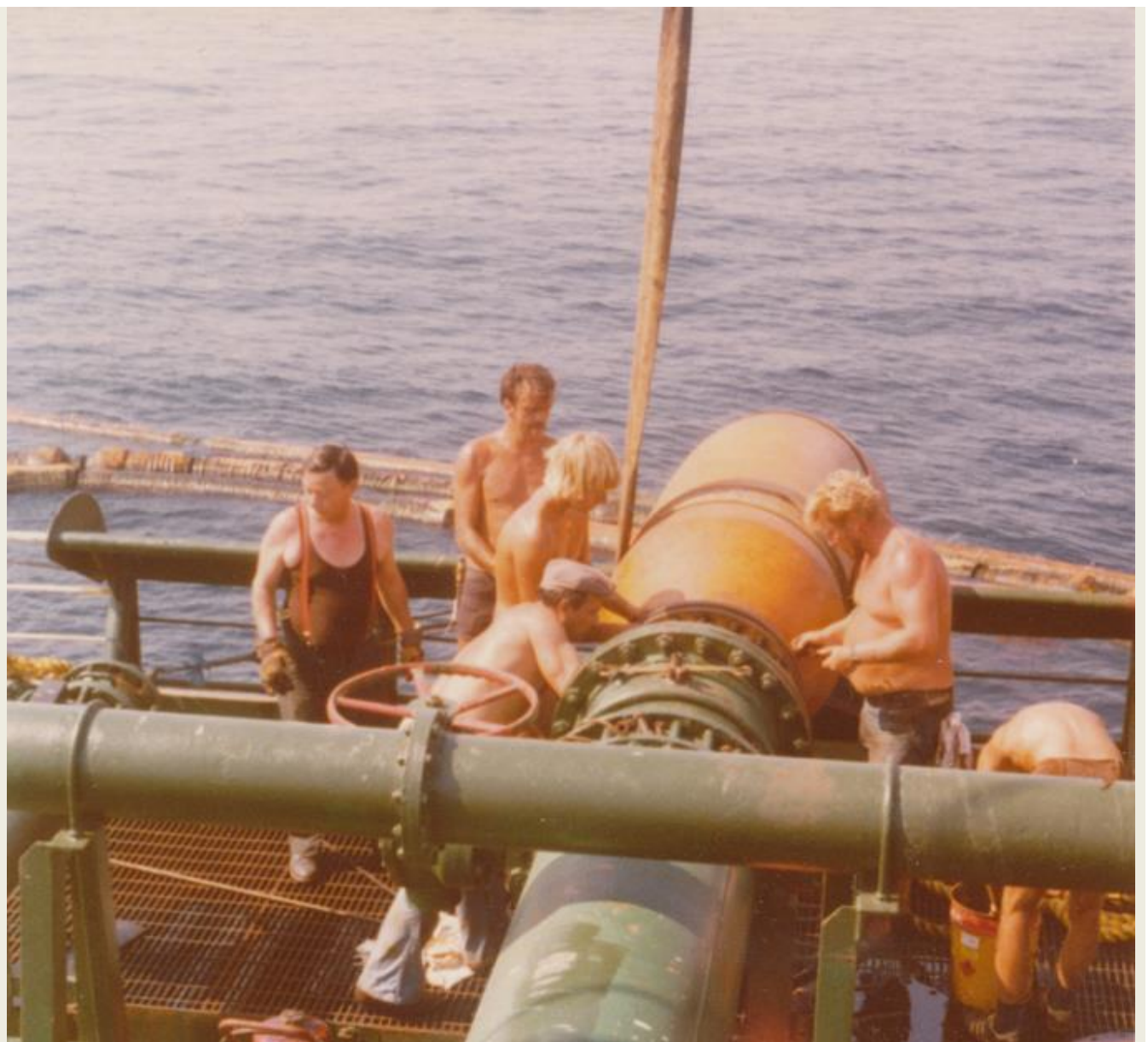
Kaptein	Samuel A. Giæver jr.,	Oppegard
Overstyrmann	Karl Edv. Nicolaysen,	Sandefjord
1. styrmann	Frank Gabrielsen,	Sandefjord
1. styrmann	Ragnar Halvorsen,	Sandefjord
2. styrmann	Jon Kai Karlsen,	Rakkestad
Radio offiser	Oddvar Hem,	Sem
Arbeidsleder	Aage Langerud,	Drammen
Matros	Leif Edvardsen,	Trondheim
Matros	Tore Hansen,	Sem
Matros	Willy Johansen,	Sandefjord
Matros	Åge Hvitstein,	Andebu
Matros	Svein-Åge Holtet,	Eidsberg
Matros	Bjørn Mindresunde,	Aukra
Dekkgutt	Rune Iversen,	Tune
Maskinsjef	Kåre Arnesen,	Sandefjord
1. maskinist	Sigurd Grønhaug,	Sandefjord
2. maskinist	Roald Løkvoll,	Bærum
2. maskinist	Helge Haraldsen,	Andebu
2. maskinist	Terje Syversen,	Sandefjord
Elektriker	Levente Byranyi,	Sandefjord
Reparatør	Per Buskoven,	Fredrikstad
Pumpemann/motormann	Thore Istre,	Sandefjord
Pumpemann	Carl G. Klavenes,	Sandefjord
Motormann	Harald Hansen,	Brunlanes
Motormann	Karl Svendsen,	Sandefjord
Motormann	Jan Martinsen,	Borge
Motormann	Stein Kolbergsrud,	Gjøvik
Smører	Bjørn Klipper.	Skjeberg
Smører	Kai Olsen,	Rygge
Stuert	Kåre Hvitstein,	Sandefjord
1. kokk	Rolf Berge,	Sandefjord

Kokkaspirant	Vidar Arnesen,	Halden
Pike	Else Langerud,	Drammen
Pike	Mathilde Langli,	Stokke
Pike	Aud-Torunn Hem,	Sem
Pike	Margit Edvardsen,	Trondheim

MT THORSHOLM, besetning okt 1980

Kaptein	Reidar Andersen	Sandefjord
Overstyrmann	Kjell Johannessen,	Sandefjord
1. styrmann	Ove A. Portaas	Norge
2. styrmann	Roy Sletsjø	Kvelde, Larvik
Radio offiser	Knut Gjertsen	Sandefjord
Arbeidsleder	Ejvin H. Egholm	Norge
Matros	Manuel Domingues	Spania
Matros	Oddmund Solberg	Norge
Matros	Odd Eriksen	Norge
Matros	Seif Musa	Tanzania
Matros	Tore Hansen	Norge
Lettmatros	Are Aarstrand	Norge
Youngmann	Karsten Halvorsen	Norge
Youngmann	Christian Amundsen	Amerika (USA)
Maskinsjef	Hans O. Sørum	Larvik
1. maskinist	Leif J. Hansen	Norge
2. maskinist	Reidar Hoffgård	Norge
Elektriker	Kai S. Andersen	Danmark
Elektriker assistent	Stein F. Evensen	Norge
Reparatør	Kåre A. Karlsen	Norge
Pumpemann	Angel Dios	Spania
Motormann	Johan D. Steen	Norge
Motormann	Arnt Steen	Norge
Smører	Geir Ovnan	Norge

Smører	Olav Sogn	Norge
Stuert	Gunnar Olafsen	Norge
1. kokk	Bjørn Jessesen	Norge
2. kokk	Terje Hansen	Norge
Pike	Anlaug Andresen	Norge
Pike	Ellen Egholm	Norge
Pike	Liv Kvarstad	Norge
Supernumerary	Per Samuelson (Sjømannskirken)	Sandefjord



SFJ00219730155004 THORSHOLM (7). Foto: Per Samuelson. Klargøring for lasting i Gulfen i oktober 1980-